TOTAL

PleinVol

N°20 - Octobre 2012 - Pour tous les passionnés d'aviation légère

SÉBASTIEN LOEB
PILOTE DE L'AIR

Avitaillement, mode d'emploi

Retour des J.O.

éditorial

© DR

Un été historique

Le Royaume-Uni se remet à peine de ses émotions de l'été. Avec les Jeux Olympiques et paralympiques, c'est tout notre pays qui s'est senti transcendé par les performances des athlètes et l'incroyable ambiance de l'événement. Pour Air Total UK, l'année entière a été à la fête. La communauté britannique de l'aviation générale a fait un très bel accueil à l'AVGAS UL 91, un carburant qui répond aux besoins en puissance des appareils les plus légers tout en respectant les normes du secteur de l'aviation. 22 aérodromes distribuent désormais ce nouveau carburant au Royaume-Uni, et d'autres devraient suivre très bientôt.

Comme pour parachever cette année déjà très riche, le magazine **Plein** Vol en arrive aujourd'hui à son 20e numéro. Le magazine, traduit en anglais, allemand et néerlandais, est désormais véritablement européen. À travers des articles comme « Comment avitailler en toute sécurité ? », il parvient à remplir sa double mission pédagogique et informative dans toutes les langues.

J.O. obligent, le parcours de la rubrique *Escapades* part de Rochester, près de Londres. Et offre au passage un bel aperçu d'un « best of » Angleterre : la Cathédrale de Cantorbéry, mais aussi les fameuses falaises blanches de Douvres. Dans *Cockpit*, Sébastien Loeb montrera comment il a mis ses incroyables reflexes à contribution pour passer du volant à la commande de pas. Le projet de l'AMREF perpétue quant à lui la tradition d'héroïsme qui a fait les plus belles heures de l'histoire de l'aviation. Pour notre 20e numéro, j'aimerais enfin remercier tous ceux qui ont contribué à **Plein** Vol depuis son lancement, ainsi que nos fidèles clients qui écrivent eux aussi leurs propres histoires dans les airs. Je vous souhaite à tous maints heureux atterrissages !

Jon Milton
Directeur Aviation Total UK

PleinVol Pour tous les passionnés d'aviation légère • Edité par Total Raffinage Marketing, 24 cours Michelet, La Défense • Directeur de la publication : Jérôme Déchamps • Rédacteurs en chef : Isabelle Eichler et Franck Lépine • Conception-réalisation : **analogue** 01 58 18 65 65 • Responsable d'édition : Claire Meslif • Direction artistique : Stéphanie Allard • Maquette : Cécile Longuet • Photographie de couverture : DR • Infographie p.4 : Comillus/IP3.

© MESSE BERLIN GMBH

BERLIN FAIT SON SHOW

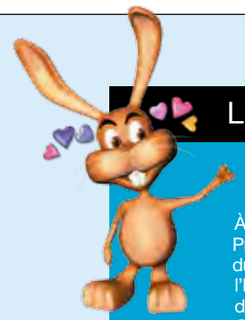
Le Berlin Air Show a tenu son salon biannuel du 11 au 16 septembre. Cet événement aéronautique a rassemblé les professionnels du secteur mais aussi le grand public, venu en masse pour découvrir les dernières innovations des fabricants et assister aux démonstrations statiques ou en vol. Pour les amoureux d'aviation générale, un espace dédié, « Roger Airfield », regroupait un grand nombre d'appareils couvrant les différentes pratiques. En tout, plus de 1000 exposants ont répondu présents. À noter la présence de Total Energies Nouvelles et d'Amyris, partenaires pour développer et commercialiser un jet fuel renouvelable, obtenu à partir de la fermentation de sucres. Ce biojet a été utilisé avec succès lors d'un vol de démonstration qui s'est déroulé au Brésil en juin dernier.
Plus d'infos : http://www.ila-berlin.de

HIVERNAGE : PENSEZ AUX LUBRIFIANTS TOTAL !

Les premiers frimas marquent la fin de la saison aéro pour beaucoup de pilotes. Pour ceux qui décident d'hiverner leur avion, Total propose une gamme complète de lubrifiants haute performance, assurant une protection optimale des différents organes de l'aéronef.

Rendez-vous sur https://eboutique.total.fr pour consulter la liste des produits disponibles et passer votre commande en ligne.

LE COUP DE CŒUR D'AIRNEST



BOMBARDIERS D'EAU CANADAIR

À travers cet ouvrage inédit, Frédéric Marsaly et Samuel Prétat nous font revivre l'épopée des bombardiers d'eau du mythique avionneur canadien. Le livre retrace à la fois l'histoire de la lutte aérienne contre les incendies, celle du constructeur et enfin la naissance des CL-215 et CL-415. Au volet historique succède une présentation des missions assignées à ces « camions de pompiers volants » : patrouille et surveillance maritime, sauvetage, largages et écopage. Pour les fans de technique, l'ouvrage présente aussi des vues de détail, des plans et les profils présentant les Canadair produits dans 24 pays différents. Bref, un contenu d'une grande richesse et un ouvrage magnifiquement illustré qui vous passionnera.

Ouvrage bilingue anglais-français. Editions-Minimonde76.
Prix de vente conseillé : 19,90 €.

© DR

© DROITS FÉDÉRATION FRANÇAISE D'AÉRONAUTIQUE

TOP FLY'IN TOUR 2012

Le Top Fly'in Tour n'en est qu'à sa troisième édition mais il a déjà ses habitués. Après avoir établi sa base à Amboise-Dierre entre le 4 et le 8 juillet, c'est un équipage de 35 avions qui est parti à la découverte de l'Île d'Oléron, d'Angers et son Musée de l'Air ou encore du Clos Lucet, où Léonard de Vinci, inventeur de la machine volante, vécut la fin de sa vie. Les pilotes ont ensuite rallié Valence pour assister au Meeting annuel de la FFA, en carré VIP. Un concours, organisé avec la complicité de Total, se tenait chaque jour au moment du ravitaillement. La règle du jeu : estimer au litre près leur consommation de la journée. Une démarche qui associait pédagogie, sécurité et convivialité, à l'image du Top Fly'in Tour.

TELEX

L'Imperial War Museum de Duxford présentera son **show d'automne le 14 octobre** prochain dans le Cambridgeshire. Une vingtaine d'appareils sera présentée au public qui aura aussi le temps de profiter du musée. Infos : **www.iwm.org.uk/visits/iwm-duxford**

Pascale Demoment, Inspecteur International Aviation et Responsable développement produits, a rejoint le Comité de rédaction de **Plein** Vol.

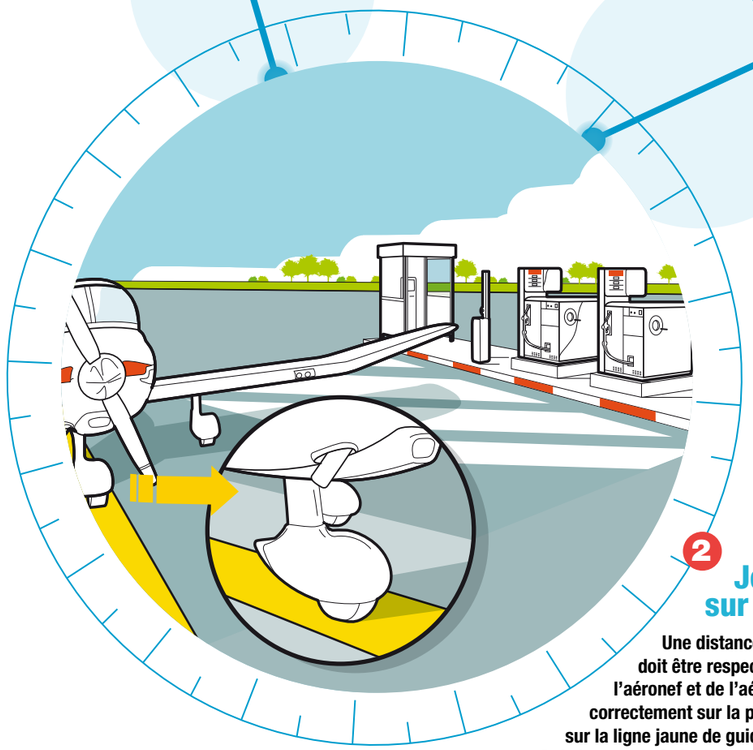
© DR

AVITAILLEMENT, MODE D'EMPLOI

La sécurité, ce n'est pas que dans les airs !
Au sol, l'avitaillement est une opération qui mérite la plus grande vigilance des pilotes, en raison des risques qu'elle peut comporter. Rappel des procédures à suivre pour faire le plein en toute sécurité.

1 Je vérifie mes besoins en carburant

Avant de décoller, je dois m'assurer que les quantités de carburant embarquées me permettront d'effectuer mon vol avec une marge de sécurité suffisante. Je purge régulièrement mon réservoir pour retirer l'eau provenant de la condensation.

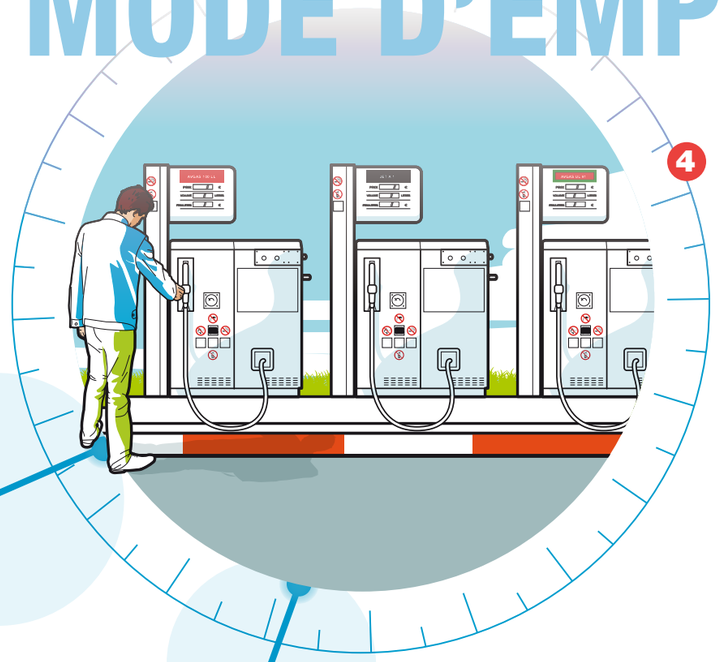


2 Je me positionne sur la piste

Une distance de sécurité entre l'avion et la pompe doit être respectée. Elle varie selon la catégorie de l'aéronef et de l'aérodrome. Pour m'aider à me placer correctement sur la piste, j'aligne la roue avant de mon avion sur la ligne jaune de guidage tracée au sol (si celle-ci existe). Puis je serre le frein de parc et coupe le contact.

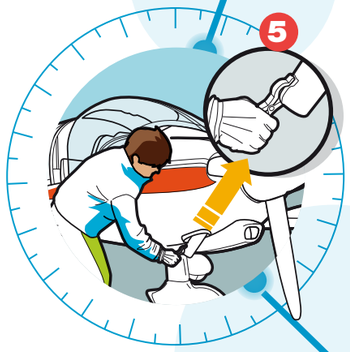
3 J'évacue tous les passagers de l'avion

Pour garantir la sécurité de tous, il est nécessaire d'évacuer les passagers de l'avion, de les éloigner de quelques mètres et de leur rappeler qu'il est interdit de fumer ou d'allumer son téléphone portable à proximité des avions et des installations d'avitaillement *(voir encadré sur les risques en cas de non-respect des consignes de sécurité)*.



4 Je choisis le bon carburant

La vérification de la qualité du carburant est indispensable pour éviter les accidents. Pour cela, je me repère à l'aide du code couleur spécifique à chaque carburant, permettant d'écarter toute confusion. L'étiquette figure systématiquement sur la pompe et le pistolet, et en principe au-dessus du bouchon du réservoir de l'avion. En cas de signalétique usée ou absente, je demande au responsable avitaillement de la station d'installer de nouvelles étiquettes.



5 J'équilibre les masses électriques

Je place la pince du fil de masse à l'endroit prévu sur l'avion, à défaut, sur le pot d'échappement ; ensuite, avec le bec du pistolet, je touche une partie métallique et non peinte de l'avion afin d'équilibrer le potentiel. Il est impératif d'effectuer ces gestes avant de commencer l'avitaillement pour maintenir la liaison équipotentielle pendant toute la durée de l'opération et éviter tout risque d'étincelle.

6 J'avitaille

Pour finir, j'ouvre le bouchon du réservoir et je fais le plein. Je ne retire la liaison équipotentielle qu'après avoir fermé le bouchon du réservoir et reposé le pistolet sur la pompe.

Les risques en cas de non-respect des consignes de sécurité : le triangle du feu

Les carburants (notamment l'AVGAS 100 LL et UL91) sont des produits très volatils. Aussi, les risques d'incendie lors de l'avitaillement sont-ils maximums lorsqu'un point chaud se forme. C'est pourquoi il ne doit y avoir aucun passager à bord pendant l'avitaillement, il est interdit de générer des étincelles aux abords de la station, que se soit en fumant, en ayant un téléphone portable allumé, ou tout autre appareil ou action qui pourrait produire des étincelles (jeux électroniques…). Conseil : en cas d'épandage de produit sur la piste, la consigne est stricte : il faut impérativement cesser toute opération et prévenir immédiatement le responsable de la station d'avitaillement.

QUE SONT-ILS DEVENUS ?

Plein Vol a grandi… et ceux qui sont passés dans ses pages aussi ! Toujours animés par la même passion, ils ont poursuivi leurs aventures, sous tous les cieux et tous les horizons.

SOLAR IMPULSE
Avion solaire

Bertrand Piccard et André Borschberg ont démontré qu'un avion solaire pouvait voler pendant plus de 24 heures sans carburant. Cet été, Solar Impulse a traversé la Méditerranée, ralliant Ouarzazate (Maroc) depuis sa base suisse de Payerne. Pour rappeler tout le potentiel du Sahara en matière d'énergie solaire.

MARIE-LORRAINE BULLE
Pilote de ligne

En 2007, c'était une toute jeune étudiante qui participait au Tour de France aérien, des étoiles plein les yeux. Depuis, Marie-Lorraine Bulle a réalisé son rêve en devenant pilote de ligne. Basée dans la région du Golfe, elle explore le monde à bord de son A320, jamais rassasiée d'admirer un lever de soleil sur l'Himalaya ou le Kilimandjaro.

FRANCISCO AGULLO
Capitaine du Super Constellation

Pour faire revivre l'esprit des pionniers de l'aviation suisse, Francesco Agullo a réalisé un tour du monde en avion Ecolight. Un périple de 44 000 km, 18 pays, cinq continents et deux océans entre avril et juin 2010.

YVES ROSSI
Jetman

Toujours plus haut, toujours plus loin. Après avoir survolé le Christ rédempteur de Rio en mai 2012, l'homme volant Yves Rossi a volé en formation aux côtés d'un Breitling DC-3 en juin dernier.

CLAUDE NICOLLIER
Astronaute et pilote de chasse

En 2007, un DVD très justement intitulé « Pour l'amour du ciel » retraçait le parcours de cet extraordinaire astrophysicien et astronaute suisse. Le goût de l'aventure ne l'a pas quitté : récemment encore, il affirmait en interview qu'il partirait pour Mars « même sans ticket de retour ».

MATTHIAS DOLDERER
Pilote de voltige

Le fils de la dynastie fondatrice du Fly-in de Tannkosh s'est lancé dans le Red Bull Air Race Championship en 2009, se classant 8e de ce championnat d'aérobatique de l'extrême en 2010.

© DR

© DR

© AGENCE SPATIALE EUROPÉENNE

© GETTY IMAGES

CE QUE LES LECTEURS PENSENT DE PLEIN VOL

OLIVIER DUPONT
Gestionnaire de l'aérodrome de Niort-Souché
« Je suis toujours friand des articles consacrés aux carburants et à l'avitaillement. Les informations toujours très détaillées me permettent de mieux comprendre le sens des gestes de sécurité. Moi-même, j'applique mieux ces consignes, et puis j'invite mes amis pilotes à en faire autant ! »

CHRISTIAN THOUZET
Président de l'aéro-club de Toulouse Midi-Pyrénées
« C'est un magazine très instructif : j'y découvre des informations sur des sujets variés, que je ne trouve nulle part ailleurs. Il est à la fois concis et complet, et m'apporte des conseils utiles et pratiques. J'apprécie également la fiabilité des informations sur les carburants. »

© DR

L'AMREF FAIT DÉCOLLER LA SANTÉ EN AFRIQUE

© DR

L'AMREF est la première ONG africaine de santé publique. Son programme « Flying Doctors » œuvre pour améliorer l'accès aux soins des populations isolées. Une mission qui requiert l'expertise de médecins… et de pilotes. Muriel Gavila, déléguée générale de l'AMREF en France nous en dit plus.

Quelles sont les missions de l'AMREF ?

L'AMREF est née en Afrique en 1957, avec l'idée de venir en aide aux populations les plus isolées du continent. Pour remplir cette mission, l'organisation s'appuie notamment sur ses « Flying Doctors » : des médecins volants vont à la rencontre des communautés isolées pour soigner les populations, réaliser des opérations chirurgicales, prévenir les maladies, mais aussi pour développer les compétences des professionnels de santé locaux. Des milliers de médecins, d'infirmières, d'agents de santé communautaires et de sages-femmes ont ainsi été formés par l'AMREF. Les programmes que nous lançons s'inscrivent dans la durée : nous souhaitons offrir des solutions durables qui permettront d'améliorer les systèmes de santé publique. Aujourd'hui, l'AMREF est le 1er mouvement humanitaire international africain. Nos 150 programmes permettent de couvrir la santé de 12 millions de personnes dans plus de 30 pays.

Quelles actions ont été initiées avec Total ?

À l'été 2011, nous avons dû faire face à une grave crise dans la corne de l'Afrique liée à une sécheresse exceptionnelle. Sensible à cette catastrophe humanitaire, Total a effectué un don de 350 000 euros à l'AMREF. Ces fonds nous ont permis de mettre en place des actions immédiates, grâce à la présence de nos équipes sur le terrain : renforcement des accès à l'eau potable, alimentation des populations, création de camps de réfugiés, prise en charge des malades les plus sévères dans les centres de santé, formation des personnels de santé, mesures pour éviter la propagation des épidémies liées au manque d'hygiène et d'eau… Cette aide a permis de parer au plus urgent.

L'avion est un moyen de transport incontournable pour l'AMREF. Expliquez-nous pourquoi.

En effet, notre organisation possède une flotte de six aéronefs (Cessna 208 B Grand Caravan, Beechcraft Super King Air B200 et B350, Cessna 550 Cotation Bravo, Cessna 560 Citation Excel et un Ecureuil B2 Helicopter) utilisés pour mener à bien les missions de l'AMREF. Nous intervenons dans des régions très reculées, sans infrastructure, et l'avion représente souvent le moyen le plus rapide et le plus efficace pour acheminer les médecins, le matériel de soins et rapatrier les malades vers des hôpitaux quand cela s'avère nécessaire. Ces avions servent aussi à l'activité d'ambulance aérienne développée par l'AMREF. Ce service de rapatriement est la seule activité génératrice de revenus pour l'association et permet de financer une partie de ses programmes. Tous les appareils sont basés sur un aérodrome de Nairobi, au Kenya (siège mondial de l'AMREF), et trois pilotes sont employés à temps plein. Il arrive que des pilotes bénévoles viennent épauler le staff africain en place. Entre le survol des paysages extraordinaires, les terrains peu hospitaliers et le contact avec les médecins et populations, l'expérience est inoubliable.

PROPOS RECUEILLIS PAR CLAIRE MESLIF

Vous souhaitez soutenir le programme Flying Doctors de l'AMREF ? Rendez-vous sur www.amref.fr !

LA PAROLE À… CAPITAINE NGATI, PILOTE DE LIGNE SENIOR

« Mon rôle consiste à acheminer les « Flying Doctors » et leur matériel de soins sur les nombreux sites où ils sont missionnés. Les régions où nous nous rendons sont parmi les plus isolées d'Afrique et certains terrains représentent un vrai défi de pilotage ! Nous devons veiller à la sécurité des personnes que nous transportons autant qu'au respect du planning, tout en faisant preuve de flexibilité, par exemple lorsque les interventions des médecins nécessitent plus de temps que prévu. C'est une mission humanitaire d'une grande richesse personnelle et professionnelle : je suis en quelque sorte le maillon d'une chaîne qui permet à l'AMREF d'atteindre ses objectifs et de changer la vie des populations en leur offrant un meilleur accès aux soins. Et cela me procure une profonde satisfaction. »

© DR

Aérodrome de Grimbergen-Lint
Humbeeksesteenweg 313 - B-1850 Grimbergen
e-mail : info@rvg.be - site Internet : www.rvg.be - tel. : 0032 (0)2 253 70 70
1 piste en herbe
Carburant : AVGAS 100LL et AVGAS UL91

GRIMBERGEN, L'ESPRIT OUVERT

Passé des champs à la ville, l'aérodrome de Grimbergen a su s'adapter aux mutations de son environnement. Et se donne désormais pour objectif principal de transmettre la passion de voler.

© DR
❶

© DR
❷

© DR
❸

❶ Au milieu de la campagne bruxelloise, la piste et les hangars ronds de Grimbergen.

❷ La nouvelle station d'avitaillement UL91.

❸ Un appareil historique dans un bâtiment lui aussi historique.

À GRIMBERGEN, ON TROUVE TOUTES LES RELIGIONS. Certains ont choisi la méditation et le houblon, en l'abbaye qui a donné son nom à la fameuse marque de bière. D'autres le plaisir de voler et de partager. C'est à ce culte-là que s'est voué René Van Campenhout, instructeur à l'aérodrome de Grimbergen-Lint depuis 1997. L'endroit héberge deux clubs, l'un flamand (le Vliegclub Grimbergen), l'autre wallon (le Sabena aéroclub). Et il accueille tous les riverains curieux de découvrir le monde de l'aviation.
Créé en 1939 au beau milieu des champs, juste avant la guerre, le site trouve sa vocation civile à partir de 1946. Il accueille alors l'école de pilotes de la Sabena, la compagnie nationale belge. Et se dote des deux fameux hangars ronds qui font sa fierté : avec leur forme caractéristique, ces deux bâtiments protégés ne sont pas sans rappeler les silos que l'on rencontre un peu partout dans cette partie très agricole de la banlieue bruxelloise. Mais derrière la simplicité de la forme se cache une véritable prouesse architecturale, que l'on doit à l'architecte Alfred Hardy. Un nom prédestiné à l'audace… Si les bâtiments font l'objet d'un attachement aussi fort, c'est qu'ils concilient inventivité et pragmatisme. Organisés autour de l'atelier central, ils permettent de garer les appareils en tirant le meilleur profit des quelques 2 000 mètres carrés de surface disponible. Grâce à un système de portes coulissantes, les hangars peuvent même être ouverts sur la moitié de sa surface. S'ouvrir pour partager le spectacle : la philosophie de Grimbergen est visible jusque dans l'organisation de ses bâtiments.

Une deuxième naissance

Situé dans l'immédiate proximité de l'aéroport international de Zaventem, Grimbergen a progressivement été rattrapé par l'étalement urbain. En 1992, les récriminations des riverains montent et conduisent à la fermeture du site. Heureusement, celle-ci n'est que de courte durée : *« Nous avons tout de suite commencé à nous battre pour la réouverture »*, se souvient René Van Campenhout. Ils gagnent la partie en 1997, sans toutefois pouvoir sauver l'une des deux pistes en herbe, convertie en forêt artificielle. Depuis, l'aérodrome est un lieu d'échanges avec les riverains et il organise régulièrement des portes ouvertes. *« Tout le monde est bienvenu à la terrasse du bistrot, pour voir décoller les avions ou discuter avec les pilotes »*, assure l'instructeur. En 2010, les riverains ont même pu admirer un Zeppelin planer dans le ciel pendant une semaine. Pour leurs excursions, les pilotes des deux clubs aiment partir survoler la vallée de l'Escaut, la plaine de Waterloo, ou encore faire le tour de Bruxelles (même si le survol de la capitale belge est très réglementé). Avec les beaux jours, certains partiront pour l'ouest, vers Ostende ou Bruges, profiter des rivages de la mer du Nord ou de la gastronomie flamande. Et, dans tous les cas, de la chaleur de vivre belge.

M. F.

Sébastien Loeb

champion du monde des rallyes et pilote hélico

PILOTE DE L'AIR

© DR

« L'hélicoptère m'a permis d'accéder à des endroits où je n'aurais jamais pensé aller. »

Au volant d'une voiture de rallye, on sait Sébastien Loeb à l'aise sur l'asphalte, la terre ou la glace. Mais depuis 2009, le champion en route pour affoler les records avec un 9e sacre fréquente aussi les airs. En hélicoptère.

Sébastien Loeb, depuis quand l'air vous attire-t-il ?
C'est sur les rallyes que j'ai découvert l'hélicoptère. Mon ancien patron avait l'habitude de suivre la course en hélico. Je suis monté deux ou trois fois avec lui, et j'ai vite été séduit par la finesse du pilotage. En 2008, j'ai décidé de passer mon brevet de pilote. Comme je suis très pris, il m'a fallu près de deux ans avant d'être prêt à passer l'examen. Je révisais le matin, chez moi, ou encore en avion, pendant mes déplacements.

Vous imaginer passer un examen de pilotage, c'est assez amusant. Dans quel état d'esprit étiez-vous le jour J ?
Forcément, j'étais un peu stressé, parce que j'avais envie de réussir. Au final, ça s'est plutôt très bien passé. J'ai validé six modules théoriques sur huit lors de la première session, puis les deux restant lors de la session de rattrapage. Ensuite, la partie pratique ne m'a pas posé de problème.

Y a-t-il des similitudes entre la manière dont on pilote un hélicoptère et une voiture ?
C'est quand même une nouvelle expérience. D'abord, on évolue en trois dimensions. Ensuite, le pilotage d'hélicoptère demande beaucoup de coordination pour gérer le pas général, le cyclique et l'anti-couple… Mais globalement, j'ai réussi à comprendre le truc assez rapidement.

Vous possédez votre propre hélicoptère. Quel appareil avez-vous choisi et quand l'utilisez-vous ?
J'ai commencé avec un Colibri. Puis je me suis tourné vers un AS350 B3 Ecureuil, qui est actuellement l'hélicoptère le plus puissant du marché. Malgré cela, il n'est pas si rapide : sa vitesse maximale est d'environ 250 km/h. Je l'utilise surtout pour me déplacer entre Genève et le sud de la France ou Strasbourg, où j'ai installé ma nouvelle écurie automobile. Il m'arrive aussi de partir avec des amis explorer le massif du Mont-Blanc. Survoler les glaciers, longer les murs d'une falaise… L'hélicoptère m'a permis d'accéder à des endroits où je n'aurais jamais pensé aller.

On dit que vous utilisez l'hélicoptère pour repérer les parcours de rallye, c'est vrai ?
Non, ça n'aurait même aucun intérêt. En rallye, j'ai besoin de prendre des repères au niveau du sol, pas depuis le ciel. En revanche, en tant que spectateur, l'hélicoptère est un moyen génial de suivre la course.

À bord de quels types d'appareils avez-vous déjà volé ?
J'ai volé avec la Patrouille de France, ou encore avec Renaud Ecalle, le regretté champion du monde de voltige. Je suis aussi monté dans des avions d'aérobatique, ou encore à bord de l'hélicoptère Redbull, un appareil capable de faire des loopings. Le pilote m'a même appris la manœuvre. Mais ce qui m'a le plus marqué, c'est une simulation de combat aérien entre deux Rafales. Deux avions qui se croisent à 900 km/h, c'est vraiment très impressionnant.

Mais pour moi, en termes de sensations de vitesse, rien ne vaut le rallye. Au ras du sol, sur des chemins étroits : là, on sent que l'on va vraiment vite.

Vous avez créé cette année la société SLR (Sébastien Loeb Racing). Pouvez-vous nous dire deux mots sur ce projet ?
L'aventure a bien commencé : pour notre première année d'existence, nous avons déjà deux voitures en championnat de France de rallye, une en GT France, et un prototype en championnat d'Europe endurance. Ce projet est aussi une manière de préparer ma reconversion. ■

MAXIME FROISSANT

Mon itinéraire fétiche
Le tour du Mont-Blanc avec des amis.

Mon héros
Je n'ai jamais eu de héros. Pour autant, j'admire les gens qui ont réussi et qui savent rester humbles.

Heures de vol à mon actif
550

Ce qui me fait rêver
Je n'ai pas vraiment de rêves, plutôt des objectifs : d'abord le 9e titre puis, le jour où je déciderai d'arrêter le rallye, une reconversion réussie .

Mon avion préféré
Mon AS350 B3 Ecureuil.

© Eurocopter/photo Patrick PENNA

Admirez le majestueux château de Leeds se refléter dans le lac qui l'entoure.
© Fotolia

Atterrissez au Touquet en longeant l'estuaire de la Canche.
© DR

Ressourcez-vous au cœur de la forêt ardennaise à Spa.
© Image Concepts Spa

Strasbourg, ou la ville médiévale qui a su devenir le cœur de l'Europe.
© Yves Noto-Campanella

De Rochester à Strasbourg

Après les JO, filez à l'anglaise !

Après un mois d'août placé sous le signe du sport, laissez Londres retrouver son effervescence habituelle et offrez-vous un été indien de détente dans les stations balnéaires du Touquet ou de Spa. Avant de regagner Strasbourg et le cœur de l'Europe.

Cet été, les projecteurs du monde entier étaient braqués sur la capitale britannique qui accueillait les 30e Jeux Olympiques d'été. Passée la cérémonie de clôture, l'aérodrome de Rochester est l'endroit idéal pour filer à l'anglaise. À seulement trente minutes du village Olympique et de la gare internationale de Stratford, le site fut l'un des berceaux de l'aviation anglaise : en 1909, John Moore-Brabazon y reçut la première licence de l'Aéroclub de Grande-Bretagne. Et il reste aujourd'hui un excellent point de départ pour partir à la découverte du Kent, le « jardin de l'Angleterre » : une terre aussi féconde en fruits et en houblon (dont on fait les fameuses « ales » anglaises) qu'en grands esprits puisque Churchill, Dickens ou Darwin y sont nés. En vol, suivez le cours de la Medway jusqu'à Maidstone. Puis cap à l'est : à quelques miles à peine, le château de Leeds surgit comme par magie du lac qui l'entoure. Avant de faire route vers le sud, assurez-vous de survoler Cantorbéry, son village médiéval et sa majestueuse cathédrale, siège de l'Église anglicane.

Une pensée pour les pionniers

En passant les falaises blanches de Douvres, vous aurez forcément une pensée pour les pionniers de l'aviation… Pour eux, la traversée depuis la France était une aventure digne de la conquête spatiale : aujourd'hui, c'est une simple promenade. Après avoir survolé le Cap Gris-Nez, point de démarcation entre la Manche et la mer du Nord, vous vous rendrez compte que le style de vie à l'anglaise séduit aussi sur le Continent. À Hardelot notamment, où un riche anglais bâtit au milieu d'une clairière un château de style Tudor, consacré depuis à l'Entente Cordiale. Mais aussi où Touquet, dont l'hôtel le plus prestigieux a des consonances toutes britanniques : le Westminster, un palace où sont passés tous les grands de ce monde. Après l'atterrissage, le long de l'estuaire de la Canche, admirez le ballet des avions depuis la terrasse de L'Escale, en dégustant un poisson tout droit arrivé du port de pêche voisin. Puis faites votre choix parmi les multiples activités que propose la station des quatre saisons : hippisme, shopping dans la fameuse rue Saint-Jean, ou thalassothérapie avec vue sur les dunes.

Bullez au pays de l'or bleu

Vous avez pris goût aux massages, bains et autres soins du corps ? Partez pour Spa, en Belgique. Avant de rejoindre « la perle des Ardennes », vous aurez traversé son écrin de verdure : des forêts à perte de vue, dans laquelle la Meuse a tracé des méandres profondes. Après avoir atterri à l'aérodrome de La Sauvinière, vous comprendrez vite pourquoi le nom de Spa est devenu synonyme de bien-être dans toutes les langues. Ce ne sont pas moins de vingt sources thermales qui coulent dans la région, aussi appelée « pays de l'or Bleu ».

La ville qui a lancé la mode des cures possède ses casinos, aérodrome, golf, thermes, promenades…

Pour finir votre voyage, regagnez Strasbourg, carrefour de l'Europe d'où l'Allemagne ou la Suisse sont facilement accessibles. À Strasbourg, l'histoire ancienne rencontre l'histoire moderne. Derrière les maisons à colombage au bord des canaux, la cathédrale gothique dresse ses flèches vers le ciel alors que le Parlement Européen abrite les débats des députés de l'Union Européenne. Avant d'atterrir, peut-être apercevrez-vous un hélicoptère en provenance du sud : qui sait si ce n'est pas Sébastien Loeb ? L'octuple champion du monde de rallye est aussi un natif de la région.
Et c'est à Soultz-sous-forêt, son village d'origine, qu'il a choisi d'installer les locaux du Sébastien Loeb Racing (SLR), sa nouvelle écurie automobile. Pour préparer un deuxième départ !

MAXIME FROISSANT

LES BONNES ADRESSES D'AIRNEST

HÉBERGEMENT / RESTAURATION

Le Touquet
Hôtel Westminster
Retrouvez dans ce palace historique un style de vie « so british », et choisissez votre ambiance : jazzy au bar, gastronomique dans l'un des trois restaurants, détente au spa.

Spa
Thermes de Spa
Cet établissement exploite toute la richesse des eaux de Spa à travers une offre de soins et activités variés.

Strasbourg
Chut Hôtel-restaurant
Une adresse confidentielle qui est aussi un concentré de l'esprit strasbourgeois, mêlant le charme de la tradition au confort le plus actuel, à quelques pas du centre-ville.

CONTACTS

Rochester Airfield - Rochester Airport Ltd
Maidstone Road - Chatham - Kent ME5 9SD - United Kingdom
Tel: +44 (0)1634 869969 - info@rochesterairport.co.uk
2 pistes en herbe. Ouvert de 8h30 à 17h30 heure locale.

Aéroport Le Touquet Côte d'Opale - SEMAT
62520 Le Touquet Paris-Plage - France
0033 (0)3.21.05.03.99 - contact@aeroport-letouquet.com
Une piste en dur. Ouvert de 7h à 18h en été (8h-18h en hiver).

Aéroport de Spa - La Sauvinière
4900 Spa - Belgique
0032(0)87 795 260
Une piste en dur.

Aérodrome de Strasbourg - Neuhof
80, rue de la Musau - 67100 Strasbourg Neuhof - France
Aéroclub Alsace : 0033 (0)3 88 34 00 98
2 pistes en herbe.

Le réseau proche de chez vous

Informations mises à jour au 1er septembre 2012, sous réserve de modifications.

© Illustration : Pierre-André Cousin - Conception-réalisation : **analogue**

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

www.total.fr

Vous ne nous choisirez pas par hasard

TOTAL